DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE

Nr. 2. **WILNO, dnia 31 stycznia 1927 r.**

T r e ś ć:

DZIAŁ URZĘDOWY.

Druk. Dyr. K. P. Wilno.

DZIAŁ URZĘDOWY.

18.

Zakaz przyjmowania do przewozu bez zezwoleń Referatu Zbiórki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych przesyłek złomu (szmelcu) i stopów materjałów półszlachetnych.

Na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji № IV.46/13 z dnia 7 stycznia r. b. zabrania się przyjmować do przewozu bez zezwoleń Referatu Zbiórki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, przesyłek złomu (szmelcu) i stopów materjałów półszlachetnych (miedź, mosiąd, ołów, aluminjum i t. p.).

W związku z powyższem ustęp G punktu 5 zarządzenia pod pozycją 265 Dz. Zarz. № 27 z 1925 r. zastąpić brzmieniem następującem:

G) złomu (szmelcu) i stopów materjałów półszlaczetnych (miedź, mosiądz, ołów, aluminjum i t. p.).

R. № 11/15315—25.I—927 r.

19.

Wysokość potrąceń z premji za pracę przetokową w wypadku nieprawidłowego zestawienia pociągu towarowego.

Uzupełniając okólnik № 225, ogłoszony w Dz. Zarz. № 16 z 1926 r., w myśl § 17 Przepisów M. K. o premjowaniu pracy przetokowej (ogłoszonych w Dz. Zarz. № 29 z 1925 r pozycja № 276), ustala się celem ujednostajnienia potrąceń za nieprawidłowe zestawienie pociągów towarowych, powodujące zwiększenie pracy przetokowej na następnych stacjach rozrządczych lub pośrednich, potrącenia za niezgodne z istniejącemi przepisami sformowanie jednego pociągu w wysokości kosztów utrzymania parowozu przetokowego w ciągu 1 godz., co, zgodnie z § 7 Przepisów M. K. o premjowaniu pracy przetokowej, wynosi 12 zł. 75 gr.

O wypadku nienależytego zestawienia poc. zawiadowcy stacji zawia-

damiają pisemnie odnośnego Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego ze wskazaniem nieprawidłowości i załączają odpis z księgi gruntowej.

Dochodzenia w powyższych sprawach winny być przeprowadzane szczegółowo i natychmiast po ukończeniu winny być wyniki wraz z wnioskiem Oddziału Eksploatacyjnego przedstawiane do Dyrekcji.

R. № 11/15290—24.I—927 r.

20.

Wykonanie Ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie w zakresie przewozu poczty kolejami.

W Dzienniku Zarządzeń z dnia 18 sierpnia 1924 r. za № 17 pod poz. 146 Dyrekcja podała do wiadomości Ustawę z dn. 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, poniżej zaś, w załączniku № 1 zamieszcza się Rozporządzenie Ministrów: Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r. w sprawie wykonania tej Ustawy w zakresie przewozu poczty kolejami.

W celu należytego stosowania wymienionego rozporządzenia, wyjaśnia się co następuje:

Do § 1.

Wzór legitymacji, jakie winien posiadać personel pocztowy, zatrudniony służbowo przy wymianie poczty na stacjach kolejowych podany jest w załączniku № 2.

Do § 3.

Przepisy o używaniu wagonów towarowych, jako dodatkowych wagonów pocztowych, zamieszczone są w Przepisach Rachunkowych dla kas iletowych, bagażowych i towarowych (patrz I Aneks na str. 91), przewóz zaś odbywa się na podstawie listów transportowych według wzoru zamieszczonego w tychże Przepisach Rachunkowych. Oprócz przewozu przesyłek pocztowych w ambulansach pocztowych, dodatkowych wagonach towarowych lub przedziałach osobowych, przesyłki listowe zwykłe i polecone, oraz gazety mogą być przewożone w zamkniętych workach, za po-

średnictwem konduktorów bagażowych wszystkiemi pociągami pośpiesznemi i osobowemi, według ściśle określonych planów, podawanych do wiadomości i ścisłego stosowania w rozkładzie jazdy, w specjalnym załączniku. Wyjątek stanowią te pociągi kolejowe, w których kursują ambulanse pocztowe lub istnieje przewóz poczty, wykonywany przez organa pocztowe, albo w których niema osobnych konduktorów bagażowych. Plany przewozu poczty listowej układają i wprowadzają Dyrekcje pocztowe i kolejowe, po wzajemnem porozumieniu się. Plany te ustalają stację wyjściową i końcową przewozu, jak również, które urzędy pocztowe i ile worków każdy z nich wysyła i odbiera przez konduktora bagażowego w danym pociągu. O wszelkich zamierzonych zmianach, dotyczących planu wymiany lub samego kursu Dyrekcja pocztowa zawiadamia uprzednio odnośną Dyrekcję kolejową, która o wprowadzeniu w życie każdego takiego przewozu, podaje do wiadomości zainteresowanych pracowników kolejowych, za pomocą depesz, z wyszczególnieniem terminu rozpoczęcia przewozu numerów pociągów, ilości mających przewozić się worków oraz stacji wymiany tychże. Przesyłki listowe i gazetowe, przeznaczone do przewozu przez konduktorów bagażowych muszą być umieszczane i oddawane do przewozu w workach zaplombowanych, lub wyjątkowo z braku plomb, zaopatrzonych w pieczęć lakową, a pozatem, posiadających sygnatury z papieru trwałego, wykluczającego łatwość oderwania, na których winien być uwidoczniony urząd pocztowy, do którego worek jest wysyłany. Jeśli nazwa urzędu odbiorczego jest różną od nazwy stacji kolejowej ub jeżeli worek przeznaczony jest do ambulansu pocztowego, to w adresie worka winna być wskazaną stacja, na której worek ma być wydany.

Ilość worków pocztowych, oddawanych konduktorowi bagażowemu musi być stałą i przewidzianą planem wymiany worków.

Funkcjonarjusze urzędów pocztowych oddają worki konduktorom bagażowym bezpośrednio, wchodząc do wagonu tylko na wezwanie konduktora, przyczem funkcjonarjusz pocztowy najpierw przyjmuje przeznaczone dla danego urzędu pocztowego worki, a następnie już zdaje konduktorowi swoje, przeznaczone do wysłania.

Funkcjonarjusze pocztowi obowiązani są zjawiać się przed przybyciem pociągów i we właściwem miejscu, aby mogli przystąpić do wymia-

ny worków niezwłocznie po zatrymaniu się pociągu. Również winni są przy przyjęciu i oddawaniu worków, stosować się do wskazówek konduktora i, w razie jego żądania, pomagać w wyładowaniu względnie załadowaniu oraz układaniu worków w wagonie bagażowym.

Jako pocztowe dokumenty przewozowe służą zgłaszane przez urzędy pocztowe i drukowane środkami Ministerstwa Poczt i Telegrafów:

a) pocztowe wykazy ładunku (druk pocztowy № 10, patrz załącznik № 3) i

b) plany wymiany worków (druk pocztowy № 413, patrz załącznik № 4).

Nadanie worków uskutecznia się w sposób następujący:

Ten urząd pocztowy, który pierwszy nadaje z danej stacji worki do przewozu, objęte planem wymiany, wręcza przez funkcjonarjusza swego konduktorowi bagażowemu wypełnione i datownikiem ostemplowane:

1) plan wymiany worków w 2-ch egzemplarzach,

2) wykaz ogólny ładunków w 2-ch egzemplarzach, i

3) po jednym wykazie (na temże druku pocztowem № 10), poszczególnem dla każdego urzędu pocztowego, wymieniającego worki lub je tylko odbierającego, stosownie do planu wymiany.

Następnie, objęte planem wymiany, urzędy pocztowe, przy nadawaniu worków, wręczają konduktorowi tylko ogólny wykaz (druk pocztowy № 10) w 2-ch egzemplarzach. Konduktor, przy przyjmowaniu, obowiązany jest, po sprawdzeniu ilości worków z tem wykazem, oraz planem wymiany worków, otrzymanym do pierwszego urzędu pocztowego, pokwitować otrzymanie worków na jednem z 2-ch egzemplarzy wykazu, podpisując go z prawej strony i wręczyć tenże egzemplarz zdającemu funkcjonarjuszowi pocztowemu.

Drugi egzemplar tegoż wykazu, podobnie jak 2 egzemplarze planu wymiany worków i poszczególne wykazy, otrzymane wraz z wymienionemi planami na początkowej stacji kursu, zatrzymać.

Ogólny wykaz ładunku w 2-ch egzemplarzach należycie datownikiem (stemplem pocztowym) ostemplowany przez każdy zdawczy urząd pocz-

towy, stanowi upoważnienie dla funkcjonarjusza pocztowego do naładowania i odbierania worków. W tych wypadkach, kiedy według planu funkcjonarjusz pocztowy worków nie nadaje, lecz odbiera, winien jest mimo to wręczyć konduktorowi pojedyńczy wykaz ładunku, ostemplowany i zaopatrzony napisem „próżny", który to wykaz pozostaje u konduktora.

Wydawanie worków urzędom, wskazanym w planie wymiany, odbywa się za pokwitowaniem odbierającego worki funkcjonarjusza pocztowego na planie wymiany, znajdującym się u konduktora w 2-ch egzemplarzach, przyczem pokwitowanie winno być uskutecznione na obydwuch egzemplarzach.

Oprócz tego, konduktor wręcza odbiorcy odnośny szczegółowy wykaz ładunku otrzymany, jak wyżej wskazano, z wyjściowego urzędu pocztowego danego kursu w jednym egzemplarzu dla każdego punktu wydania.

W razie przypadkowej różnicy w ilości worków oddanych, a wpisanych do wykazu oddawczego, strona oddająca worek brakujący, winna własnoręcznie w wykazie odpisać, nadliczbowy zaś dopisać i adnotację tę stwierdzić podpisem. Konduktor bagażowy uskutecznia oprócz tego odnośną poprawkę w obu egzemplarzach planu wymiany worków. Zbadanie przyczyn braku lub nadwyżki—należy do końcowego urzędu pocztowego kursu. W razie wyjątkowego niezjawienia się funkcjonarjusza pocztowego, konduktor bagażowy oddaje worki dyżurnemu Kierownikowi ruchu lub funkcjonarjuszowi przez niego wskazanemu, za pokwitowaniem w planie wymiany worków.

Wydanie takich worków zgłaszającemu się funkcjonarjuszowi pocztowemu może być dokonane za pokwitowaniem w książce podręcznej po wylegitymowaniu się jego pojedyńczym wykazem pocztowym ostemplowanym i zaopatrzonym napisem „próżny", jak to przewidziano wyżej w tych wypadkach, kiedy urząd pocztowy nie nadaje worków, lecz odbiera od konduktora. Końcowemu urządowi pocztowemu kursu konduktor bagażowy oddaje oprócz worków z przynależnymi do nich wykazem, jeden egzemplarz planu wymiay worków wraz z wykazami, odebranemi po drodze od funkcjonaijuszów pocztowych.

Odbiór pierwszego egzemplarza planu wymiany wraz z załączonemi do niego wykazami, kwituje funkcjonarjusz końcowego urzędu pocztowego

na drugim egzemplarzu planu wymiany, który zatrzymuje konduktor bagażowy i wręcza zawiadowcy końcowej stacji kursu, w celu przesłania do Wydziału Kontroli Dochodów.

Do § 5.

W razie spostrzeżenia przez powołane organy kolejowe nierównomiernego obciążenia wagonu pocztowego lub przekroczenia jego nośności, funkcionarjusze ambulansu winni bezwzględnie poprawić naładunek, a nadwyżkę wagi ponad nośność wagonu odładować.

W wypadkach zaś, kiedy organa kolejowe skonstatują konieczność wyłączenia wagonu pocztowego z pociągu, z powodu braków technicznych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu, kierownik ruchu niezwłocznie powiadamia o tem urzędnika ambulansowego, celem wspólnego ustalenia sposobu przeładowania poczty z ambulansu i dalszego przewozu. W celu dokonania przeładunku, organa kolejowe winny ułatwić czynność tę personelowi pocztowemu przez dogodne dostawienie odpowiedniego wagonu, albo też przez przeznaczenie odpowiedniej ilości przedziałów w najbliższym wagonie, składu pociągu oraz przez użyczenie czynnej pomocy pracowników kolejowych na żądanie Kierownika ambulansu pocztowego.

Przeładowaną pocztę należy zasadniczo w całości wysłać tym samym pociągiem. Gdyby całkowite przeładowanie poczty do tego samego pociągu natrafiało na trudności, nie nadające się usunąć albo też było niemożliwe ze względu na niedopuszczalne zbyt znaczne przetrzymanie pociągu, organa kolejowe bezwarunkowo winny umożliwić wyprawienie całej poczty listowej, zwłaszcza zagranicznej, oraz gazetowej, tym samym pociągiem. Pozostała poczta winna być wysłaną dalej najbliższym odpowiednim pociągiem.

W razie przeładowania i dalszego przewozu tym samym pociągiem poczty listowej i gazetowej, konwojuje ją, według uznania kierownika ambulansowego, funkcjonarjusz ambulansu, albo funkcjonarjusz najbliższego stałego urzędu pocztowego. Na wypadek gdyby użycie tych funkcjonarjuszów było niemożliwe, oddaje się przeładowaną pocztą listową i gazetową w zamkniętych workaah i pakietach do przewozu i wydawania konduktorowi bagażowemu. Konduktor ten otrzymuje od kierownika ambulansu gotowe wypełnione wykazy, za któremi wydaje pocztę zgłaszającym się

i legitymującym się swoimi wykazami funkcjonarjuszom pocztowym, nie przyjmując jednak od nich żadnej poczty.

Funkcjonarjuszom pocztowym, konwojującym przeładowaną pocztę w przedziałach, wydzielonych w składzie pociągu lub w dodanych w tem celu wagonach osobowych, czy też towarowych, przysługuje prawo bezpłatnego przejazdu do stacji, na której ładunek pocztowy będzie zdawany całkowicie urzędowi pocztowemu. W takim wypadku również bezpłatnie przewozi się i ładunek pocztowy. Stacja, na której pocztę przeładowano, winna o tem bezzwłocznie, przed odejściem pociągu, powiadomić ze swej strony telegraficznie następne stacje, a to celem zakomunikowania o tem i braku wagonu pocztowego w pociągu urzędom pocztowym lub obecnym na stacji wysłańcom pocztowym. Stacje obowiązane są przyjmować od kierownika ambulansu przeładowanego wszelkie, dotyczące tego, telegramy, oraz wysyłać bezpłatnie, dostarczając natychmiast takowe adresatom na koszt urzędu pocztowego, do którego telegram adresowany.

W wątpliwych wypadkach, winę uszkodzenia lub zniszczenia wagonu, względnie przedziału pocztowego, w myśl § 10 Rozp. M. K., i Przemysłu i Handlu z dnia 19.XI-25 r. (poz. 870 Dz. Ustaw № 121—1925 r.) ustala, na podstawie dochodzeń administracyjnych, Komisje, złożone z delegatów Dyrekcji Kolejowej i Poczt i Telegrafów.

Na skutek zarządzenia M. K., delegaci urzędu pocztowego w żadnym wypadku nie uczęstniczą w dochodzeniu administracyjnym. W razie zaś jeżeli dochodzenie administracyjne nie ustali, który z zarządów jest winien, wówczas Komisja złożona z delegatów obu zarządów, „na podstawie dochodzeń administracyjnych“ ustala winę odnośnego urzędu.

Do § 11.

a) Czynny personel ambulansowy winien posiadać legitymacje w/g ustalonego wzoru (patrz załącznik № 5), wystawione przez urzędy pocztowe, administrujące kursami ambulansowemi,

b) personel ambulansowy pomocniczy, jadący w celu wyszkolenia objęcie służby przewozowej, względnie wracający po jej dokonaniu, oprócz legitymacji, jak w punkcie a) powinien wykazać się zaświadczeniem odnośnego Urzędu Pocztowego, w którym ma być wyraźnie oznaczony cel przejazdu, skąd i dokąd jedzie, ja-

kim ambulansem i na jak długo zaświadczenie to jest ważne. Ponadto, Naczelnicy Urzędów Pocztowych Brześć n/B, Lida, Dukszty, Wilno, Grodno i Baranowicze, mający obowiązek dozorowania służby ambulansowej na swoim odcinku, oprócz legitymacji (wzór w załączniku № 5) powinni posiadać zaświadczenie, według wzoru załącznika № 7.

c) Pocztowe Organa Inspekcyjne, jadące w wagonach pocztowych, winni posiadać takiegoż wzoru legitymacje (wzór № 5), oraz odnośne zaświadczenia (wzór w zał. № 6).

Prawo kontroli legitymacji osób, jadących w wagonach i przedziałach pocztowych, ze strony Kolei posiadają:

1) Kierownik danego pociągu, 2) Kontroler biletów, 3) Zawiadowca stacji i jego zastępca, 4) Kontrolerzy W-łów Eksploatacyjnego, Handlowo-Taryfowego i Kontroli Dochodów, 5) Naczelnicy Oddziałów Eksploatacyjnych i ich zastępcy, 6) Kierownicy działów Przewozowego i Pasażerskiego, 7) Naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego i jego zastępca, i 8) wszystkie osoby, upoważnione do kontrolowania biletów przez Dyrekcję lub Minist. Kolei.

Do §§ 12, 13, 14 i 15.

W myśl zarządzenia M. K. z dnia 16.I—26 r. za № 11/461/26, ryczałt ustala na każdy rok budżetowy Ministerstwo Kolei. Wpływy z tego tytułu zarachowuje Dyrekcja Warszawska na Dz. 2 Rozdz. 1 § 4, obciążając rachunek dotacyjny M. K. na podstawie każdorazowego zawiadomienia o wpłaconej sumie. Należności za przewóz poczty listowej przez konduktorów kolejowych, jako włączone do ryczałtu, nie podlegają oddzielnemu rozrachunkowi. Opłaty za przewóz krytych wagonów towarowych z ładunkiem pocztowym zarówno w pociągach osobowych, jak i towarowych, należy do odwołania obliczać w wysokości 8 groszy od osiokilometra.

Do odwołania również należy stosować w sprawie rozrachunku należności z tego tytułu przepisy, zawarte w aneksje I do przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych, oraz przepisy, wydane w tem przedmiocie dla Wydziału Kontroli Dochodów.

Do § 17.

Urzędom Pocztowym nie wolno oddawać konduktorowi bagażowemu

worków uszkodzonych i nienależycie zamkniętych. Konduktor bagażowy, oddając funkcjonarjuszowi pocztowemu worek uszkodzony, winien jest stwierdzić na wykazie oddawczym stan i rodzaj uszkodzenia zwięzłą adnotacją, własnoręcznie wykonaną i wyraźnie przez tegoż podpisaną.

Prawidłową wymianą poczty za pośrednictwem organów kolejowych w danym kursie pocztrowo-kolejowym dotorują obydwa krańcowe urzędy pocztowe, wspólnie z urzędami stacyjnemi.

Wszelkie usterki w przewoze worków pocztowych, spostrzeżone przez urząd krańcowy kursu, na podstawie odebranego egzemlarza planu wymiany z załączonych doń wykazów oddawczych, bada i załatwia wymianę wymieniony urząd z urzędem wyjściowym i z urzędami zainteresowanemi, jak również wspólnie z urzędami kolejowemi.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego zarządzenia tracą moc następujące okólniki:

1) № 22/R z dn. 23.II-1920 r.

2) № 63/H/R z dn. 28.IV-1921 r.

3) № 138/H/R z dn. 20.X-1921 r.

4) № 28/R-46/H/95 z dn. 6.IV-1922 r.

5) № 66/R/174 z dn. 13.VI-1924 r. oraz

6) Zarządzenie Dyrekcji, zamieszczone pod pozycją 297 Dz. Zarz. № 30-1925 r.

R. № 11/15095 11 I-27 r.

Załącznik Nr. 1.

Rozporządzenie Ministrów Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie w zakresie przewozu poczty kolejami.

Na mocy art. 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 i 48 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. № 58 poz. 584) zarządza się co następuje:

§ 1. Personel pocztowy, zajęty służbowo na stacjach kolejowych, winien posiadać i na każde żądanie powołanych organów okazać specjalne legitymacje, wystawione przez przełożone urzedy pocztowe według wzoru

uzgodnionego z zarządem kolejowym. Niżsi funkcjonarjusze pocztowi winni nadto być umundurowani lub przynajmniej nosić odznakę służbową.

Personel pocztowy zatrudniony służbowo na stacjach kolejowych, jest obowiązany stosować się do zarządzeń kolejowych, wydanych w sprawie ruchu, bezpieczeństwa i porządku na stacjach kolejowych i zachować jaknajwiększą ostrożność co do bezpieczeństwa osobistego, bezpieczeństwa ładunku i taboru pocztowego podczas służby na stacjach i w wagonach pocztowych.

Personel obu zarządów: pocztowego i kolejowego jest obowiązany przy wykonywaniu służby uwzględnić potrzeby drugiego zarządu, a wszczególności przy wymianie ładunków, w stopniu niewpływającym ujemnie na tok i interes służby swego zarządu.

Urzędy stacyjne są obowiązane urzędom pocztowym lub posłańcom pocztowym, zgłaszającym się na stacjach celem wymiany poczty, udzielać wiadomości o spóźnieniach pociągów oraz o przeszkodach w ruchu kolejowym i o ich usunięciu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnem porozumieniu sposób tego zawiadomienia, uwzględniając interesy służby pocztowej.

§ 2. Wagony i przedziały pocztowe winny być w składach pociągów umieszczane zasadniczo za przednim wagonem bagażowym. Jeżeli względy ruchu wymagają odmiennego włączenia, czy to w czasie całej drogi, czy też na pewnym odcinku, inny porządek włączania wagonu lub przedziału pocztowego w danym pociągu winien być stale przestrzegany. Jeśli wagon lub przedział pocztowy włączono wyjątkowo nieprawidłowo, wówczas właściwy urząd stacyjny winien zawiadomić o tem następne urzędy stacyjne, cele poinformowania organów pocztowych.

Miejsce na stacjach, gdzie odbywać się ma wyładowanie i załadowanie wogonów pocztowych, znajdujących się w składach pociągów winno być możliwie ściśle wyznaczone na stałe. Miejsce to winno być możliwie wolne od natłoku publiczności. Dla wagonów pocztowych, odstawianych na stacjach węzłowych i końcowych, zarząd kolejowy wyznaczy bezpłatnie stosownie do potrzeby stałe tory możliwie w blizkości urzędu pocztowego i z dogodnym dostępem.

Wymiana ładunku pocztowego winna być uskuteczniana w granicach

postoju, przewidzianego rozkładem jazdy. W razie spóźnienia przybycia pociągu postój przewidziany rozkładem jazdy może być skrócony tylko za zgodą kierownika wagonu pocztowego, który winien się starać przez przyśpieszenie czynności pocztowych umożliwić skrócenie postoju.

§ 3. Przy układaniu okresowego rozkładu jazdy na kolejach zarząd pocztowy ustala w porozumieniu się z zarządem kolejowym, któremi pociągami i w jaki sposób uskuteczniać się będzie przewóz poczty. Ustalenie planu przewozu poczty na dany okres rozkładu jazdy nie wyklucza możności wprowadzenia w ciągu tego okresu zmian we wzajemnem porozumieniu obu zarządów, stosownie do potrzeb poczty.

Zarząd pocztowy wyznacza w porozumieniu z zarządem kolejowym, jakiego typu wagony i jakiej wielkości przedziały pocztowe mają być włączane do danegu pociągu. Miejscowe zarządy pocztowe i kolejowe ustalą we wzajemnem porozumieniu czas podstawiania składów lub wagonów, niezbędnych do wykonana czynności pocztowych.

Jeżeli do pociągu osobowego ma być wstawiony drugi wagon pocztowy, to na żądanie zarządu pocztowego może być do tego użyty kryty wagon towarowy.

W wyjątkowych wypadkach zamiast przedziału pocztowego może zarząd kolejowy, w porozumieniu z zarządem pocztowym, dostawić nieurządzony oddzielny przedział w wagonie kolejowym (pasażerskim lub bagażowym), albo odpowiedni wagon pocztowy.

Osobne przepisy uzgodnione między zarządem pocztowym i kolejowym określą warunki przewozu poczty w wagonach towarowych i przewozu odsyłek pocztowych przez konduktorów kolejowych.

§ 4. Zarząd kolejowy dostarczać będzie oprócz normalnego ogrzewania i oświetlenia czynnych wagonów i przedziałów pocztowych w razie potrzeby materjału dla ich dodatkowego ogrzewania i oświetlenia w rozmiarach, które oba zarządy będą ustalały okresowo. Opłata za te świadczenia objęta jest opłatą za przewóz wagonów i przedziałów pocztowych. Koszty wbudowania naprawy i zmiany urządzeń do oświetlenia i ogrzewania, oraz koszty konserwacji zasadniczych części składowych tych urządzeń obciążają zarząd pocztowy osobno.

§ 5. Obciążenie wagonu pocztowego winno być możliwie równomierne i nie przekraczać dopuszczonej nośności. Powołane organy kolejowe są uprawnione w razie spostrzeżenia nadmiernego lub niewłaściwego obciążenia wagonu, żądać, aby usunięto nadmiar ładunku lub wadliwość w jego rozłożeniu. Personel wagonu pocztowego, niezależnie od obowiązku personelu kolejowego, winien o spostrzeżonem w czasie drogi uszkodzeniu wagonu pocztowego, które może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, zawiadomić niezwłocznie we właściwy sposób powołane organa kolejowe.

O konieczności wyłączenia z pociągu wagonu pocztowego lub kolejowego z przedziałem pocztowym z powodu niezdatności do ruchu winny organy kolejowe niezwłocznie powiadomić personel wagonu lub przedziału pocztowego i porozumieć się z nim co do przeładowania i dalszego wysłania poczty.

Jeżeli przeładowanie całej poczty do innego wagonu w -tym samym pociągu jest niemożliwe, należy w każdym razie pocztę listową i gazety wysłać tym samym pociągiem w oddzielnym przedziale wagonu pasażerskiego lub w wagonie bagażowym pod konwojem funkcjonarjusza pocztowego lub konduktora kolejowego.

O wyłączeniu z pociągu wagonu lub przedziału pocztowego i przeładowaniu poczty listowej do wagonu pasażerskiego lub bagażowego w tymże pociągu, właściwy urząd stacyjny zawiadamia telegraficznie następne stacje celem poinformowania urzędów pocztowych lub ich posłańców obecnych na stacji. W razie umieszczenia poczty w przedziale wagonu pasażerskiego, należy ponadto określić jego miejsce w pociągu.

Urzędy stacyjne są obowiązane pocztę pozostałą wskutek wycofania wagonu pocztowego oraz personel tego wagonu wysłać dalej najbliższym właściwym pociągiem. Wycofany wagon pocztowy winien być możliwie jaknajrędzej poprawiony i odesłany bezpłatnie do stacji przeznaczenia, a próżny do stacji macierzystej.

W razie powstania w ruchu kolejowym przerwy, która nie pozwala na dalsze wysłanie wagonu pocztowego, powinny być przynajmniej poczta listowa i gazety wysłane dalej najbliższym pociągiem.

Szczegółowe przepisy o postępowaniu z ładunkiem pocztowym w wy-

padkach wycofania wagonu pocztowego z powodu uszkodzenie lub przerwy w ruchu kolejowym, wyda zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym.

Na żądanie personelu pocztowego urzędy stacyjne udzielają bezpłatnej pomocy przy przeładowaniu poczty z powodu wycofania z pociągu wagonu pocztowego. Przeładowanie dokonywa się wspólnie z personelem pocztowym pod kierownictwem i odpowiedzialnością organów pocztowych.

§ 6. Fakt przejścia z dniem 1 stycznia 1925 roku administracji całego taboru wagonów pocztowych na Polskich Kolejach Państwowych i na kolejach prywatnych, zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe, do zarządu pocztowego nie przesądza sprawy własności tego taboru oraz wszystkich innych kwestyj związanych z tytułem tej własności.

§ 7. Wagony pocztowe mają być zbudowane według przepisów technicznych i norm obowiązujących dla budowy taboru Polskich Kolei Państwowych, oraz według rysunków i projektów uzgodnionych pomiędzy obu zarządami i zatwierdzonych przez Ministerstwo Kolei. Rozprawę ofertową na budowę wagonów pocztowych opartą na wskazówkach technicznych zarządu kolejowego rozpisuje i umowę z wytwórniami zawiera zarząd pocztowy. Nadzoru nad budową wagonów pocztowych w kraju dokonywa zarząd kolejowy. Niezbędne koszty związane wyłącznie z tym nadzorem ponosi zarząd pocztowy. Zarządowi pocztowemu jednak przysługuje prawo udziału w kontroli budowy wagonów pocztowych. Odbiór wagonów pocztowych z wytwórni krajowych lub warsztatów kolejowych odbywa się komisyjnie przez delegatów obu zarządów.

W razie zamówienia wagonów pocztowych zagranicą zarząd kolejowy udziela pomocy fachowej przy zawarciu umowy. Technicznego dozoru i odbioru dokonywa zarząd kolejowy na koszt zarządu pocztowego.

Oprócz napisów przewidzianych przepisami Polskich Kolei Państwowych tabor pocztowy może posiadać napisy lub znaki pocztowe uzgodnione poprzednio z zarządem kolejowym.

Urządzenia przedziałów pocztowych w wagonach kolejowych wykonywa zarząd kolejowy na wniosek i koszt zarządu pocztowego.

Przywrócenie przedziału pocztowego do stanu pierwotnego odbywa

się na wniosek zarządu pocztowego. Czynności tej dokonywa zarząd kolejowy na rachunek zarządu pocztowego.

§ 8. Przepisy o przydziale wagonów pocztowych do dyrekcyj kolejowych i stacyj oraz o dysponowaniu temi wagonami ustalą oba zarządy.

§ 9. Zarząd kolejowy utrzymywać będzie przekazane wagony pocztowe w stanie zdatnym do ruchu i użytku w tym samym stopniu jak wagony własne. Na podstawie ogólnego planu wycofania wagonów pocztowych do rewizji technicznej miejscowe zarządy kolejowe i pocztowe porozumiewają się co do terminu faktycznego wycofywania poszczególnych jepnostek. Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo decyzji co do wszelkiego rodzaju napraw i odbudowy podwozi i pudeł wagonów pocztowych tudzież napraw przyrządów ogrzewania i oświetlenia tych wagonów. Zarząd pocztowy natomiast decyduje, jakiego rodzaju naprawy, zmiany i uzupełnienia wewnętrznych urządzeń łącznie ze zmianami i uzupełnieniami przyrządów do oświetlenia i ogrzewania winny być dokonane w wagonach i przedziałach pocztowych.

Koszty napraw, a mianowicie: rewizji okresowej, naprawy średniej, głównej i koszty odbudowy wagonów pocztowych, ponosi zarząd pocztowy, przyczem zarząd kolejowy liczy koszty te zarządowi pocztowemu według rzeczywistych wydatków na materjały i robociznę z doliczeniem na wydatki ogólne kwoty, obliczonej od kosztów robocizny wytwórczej według procentu obowiązującego na Polskich Kolejach Państwowych w danym roku budżetowym.

W zakresie konserwacji i naprawy wagonów kolejowych z przedziałem pocztowym zarząd pocztowy ponosi koszty tylko konserwacji i naprawy wewnętrznego urządzenia przedziału pocztowego. Naprawa i przebudowa wewnętrznego urządzenia wagonów i przedziałów pocztowych zależna jest od decyzji zarządu pocztowego. Dostawienie wagonów pocztowych i wagonów kolejowych z przedziałami pocztowemi do i z wytwórni, lub z warsztatów kolejowych odbywa się na Polskich Kolejach Państwowych bezpłatnie.

W razie konieczności zarząd kolejowy może w porozumieniu z zarządem pocztowym oddać na koszt zarządu pocztowego wagon pocztowy do naprawy wytwórni prywatnej, naprawiającej tabor dla Polskich Kolei Państwowych.

Przepisy o sposobie oddawania wagonów pocztowych do warsztatów kolejowych lub wytwórni prywatnych oraz ich odbierania ustalą oba zarządy po porozumieniu się ze sobą.

§ 10. Zarząd kolejowy doprowadza wagon lub przedział pocztowy, uszkodzony z winy organów kolejowych na własny rachunek do stanu pierwotnego.

W miejsce przedziału pocztowego zniszczonego z winy organów kolejowych, zarząd kolejowy dostarcza innego przedziału pocztowego z takiem samem urządzeniem.

Za uszkodzenie lub zniszczenie wa onu z przedziałem pocztowym z winy organów pocztowych ponosi odpowiedzialność zarząd pocztowy.

W miejsce wagonu pocztowego, zniszczonego z winy organów kolejowych, zarząd kolejowy, zależnie od porozumienia z zarządem pocztowym, dostarcza wagon o tej samej pojemności i z takiem samem wewnętrznem urządzeniem, lub za zniszczony wagon płaci odszkodowanie, odpowiadające rzeczywistej jego wartości bezpośrednio przed zniszczeniem.

W razie uszkodzenia taboru pocztowego z powodu siły wyższej lub nieuchronnego przypadku zarząd kolejowy nie ponosi odpowiedzialności.

W wątpliwych wypadkach winę uszkodzenia lub zniszczenia wagonu lub przedziału pocztowego ustala na podstawie dochodzeń administracyjnych komisja, złożona z delegatów obu zarządów.

Jeżeli komisja nie ustali z czyjej winy powstała szkoda, odpowiedzialność ponoszą oba zarządy w równych częściach.

Kasowania wagonu pocztowego, niezdatnego do ruchu dokonywa zarząd kolejowy na podstawie własnej oceny. Plan kasowania wagonów pocztowych i kolejowych z przedziałami pocztowemi na każdy rok przedstawia zarząd kolejowy corocznie do wiadomości zarządowi pocztowemu. Niezależnie od tego zarząd pocztowy ma prawo w każdym terminie przedłożyć zarządowi kolejowemu wniosek skasowania określonego wagonu pocztowego. Zarząd kolejowy zwraca zarządowi pocztowemu wartość starego materjału metalowego, według własnej oceny z potrąceniem kosztów rozbiórki. Wewnętrzne urządzenie wagonu i przedziału pocztowego zabiera zarząd pocztowy przed oddaniem wagonu do skasowania.

Zarząd kolejowy zgadza się w wyjątkowych wypadkach podjąć się czyszczenia wewnętrznego wagonów i przedziałów pocztowych na żądanie, odpowiedzialność i rachunek zarządu pocztowego.

§ 11. Ilość personelu pocztowego, zajętego służbowo w poszczególnych wagonach i przedziałach pocztowych, wyznacza zarząd pocztowy i podaje do wiadomości zarządu kolejowego. Personel ten ma posiadać specjalne legitymacje według wzoru uzgodnionego z zarządem kolejowym, wystawione przez urzędy pocztowe administrujące kursami ambulansowemi i konwojowemi.

Personel pocztowy, jadący w wagonach pocztowych, jako pomocniczy lub celem wyszkolenia, a nienależący do personelu wymienionego w ustępie poprzednim, winien posiadać zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego wystawiane na poszczególne jazdy w formie przepisanej i zgłaszane, dodatkowo przełożonej dyrekcji poczt i telegrafów.

Personelowi pocztowemu służby przewozowej przysługuje prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach pocztowych również w tych wypadkach, gdy na zarządzenie urzędu przełożonego wyjeżdża celem objęca służby przewozowej lub gdy wraca po jej dokonaniu. Personel ten winien posiadać odpowiednie zaświadczenie przełożonego urzędu pocztowego.

Pocztowe organy inspekcyjne powołane do rewizji służby przewozowej, mają prawo bezpłatnego przejazdu w wagonach i przedziałach pocztowych, celem wykonywania inspekcji.

Organy te mają posiadać specjalne legitymacje przełożonej władzy uzgodnione pod względem formy z zarządem kolejowym, a wystawiane na poczszególne jazdy lub na ściśle określony czas i okrąg inspekcyjny.

Prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego ma personel pocztowy wykonywujący kontrolę ruchu pocztowego na stacjach kolejowych i personel zajęty wymianą poczty.

Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo kontroli legitymacyj osób jadących w wagonach i przedziałach pocztowych. Z tego tytułu prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają rewizyjne organa kolejowe i naczelnicy urzędów stacyjnych lub ich zastępcy. Prócz tego prawo wstępu do czynnego wagonu lub przedziału pocztowego mają funkcjonarjusze kolejowi wykonywujący techniczną kontrolę pociągu.

§ 12. Należność, przypadająca zarządowi kolejowemu za regularne przewozy poczty na kolejach państwowych i prywatnych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe obejmuje opłaty, liczone według własnych kosztów zarządu kolejowego:

1) za przewòz, ogrzewanie, oświetlenie i zwykłą konserwację wagonów pocztowych,

2) za używanie, ogrzewanie i oświetlenie przedziałòw pocztowych i nieurządzonych oddzielnych przedziałów wagonòw kolejowych,

3) za przewóz zamkniętych odsyłek listowych przez konduktorów kolejowych.

Opłaty te oblicza się w jednostkach: zaświadczenia pod 1) i 2) w/g osiokilometrów, licząc przytem za przedział pocztowy i oddzielny przedział kolejowy jedną oś, za świadczenia pod 3) według kilometrów. Za podstawę obliczeń przyjmuje się przewozy, objęte planem komunikacji pocztowej, który uzgadnia się z zarządem kolejowym każdego roku na okres roczny. Obliczenia opiera się na kilometrach taryfowych.

Opłaty za świadczenia pod 1) i 2) obejmują również opłaty za dodatkowe ogrzewanie i oświetlanie, oraz za odpowiedzialność przyjętą przez zarząd kolejowy za przesyłki w wagonach i przedziałach pocztowych, przewidzianą w § 17 niniejszego rozporządzenia.

Jednostki opłat za regularne przewozy pod 1) i 2) na dany rok budżetowy oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych, przypadających na ruch osobowy. Jednakże jako koszty eksploatacyjne mające posłużyć za podstawę powyższego obliczenia, uważa się tylko:

a) 85% kosztów służby drogowej,

b) koszty służby stacyjnej,

c) 50% kosztów służby handlowej, przypadających na ruch towarowy,

d) koszty służby konduktorskiej,

e) koszty zarządu i ogólnej służby trakcji,

f) „ służby parowozowej,

g) „ służby wagonowej z tem ograniczeniem, że koszty czyszczenia wagonów osobowych będą policzone w połowie, a towarowych opuszczone zupełnie.

h) koszty służby elektrotechnicznej i zabezpieczenia ruchu pociągów z wyjątkiem kosztów przypadających na pobory, wydatki ogólne, zegary, przewody, wagony motorowe i warsztaty elektryczne,

i) wydatki wspólne z wyjątkiem czynszu za najem taboru, przyczem nie wciąga się w rachunek kosztów przewozów gospodarczych.

W powyższy sposób oblicza się również koszt jednostki opłat na kolejach wąskotorowych.

Jednostkę opłat za przewozy pod 3) bez względu na ilość worków ustala się w kwocie 1,5 gr. za kilometr.

Suma: z iloczynu osiokilometrów wagonów pocztowych, przedziałów pocztowych oraz przedziałów kolejowych przeznaczonych do przewozu poczty, ustalonych planem komunikacji pocztowej i obliczonej w powyższy sposób opłaty jednostkowej tudzież z iloczynu kilometrów przewozów poczty listowej przez organa kolejowe ustalonych tym planem i jednostki opłat ustalonej dla tych przewozów stanowi należność ryczałtową kolei za przewozy pod 1), 2) i 3) na najbliższy okres budżetowy. Ryczałt ten płatny jest w równych ratach kwartalnych zgóry i nie może ulec zmianie w ciągu roku budżetowego, na który został ustalony. Raty ryczałtowe przekazuje generalna dyrekcja poczt i telegrafów bezpośrednio Ministerstwu Kolei.

Przewóz próżnych wagonów pocztowych odbywa się bezpłatnie.

§ 13. Należności zarządu kolejowego za przewóz krytych wagonów towarowych z ładunkiem pocztowym na kolejach państwowych i prywatnych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe oblicza się według jednostki opłaty za każdą oś i kilometr taryfowy dokonanych przewozów bez różnicy czy przewóz odbył się w pociągu osobowym, czy towarowym.

Jenostkę opłat za przewozy wymienione w ustępie poprzednim oblicza się na podstawie kosztów eksploatacyjnych przypadających na ruch towarowy. Jako koszty eksploatacyjne uważa się koszty wymienione w § 12.

§ 14. Jednostki opłat za osiokilometry ustala się corocznie po uzgodnieniu planu komunikacji pocztowej. Jednostki obowiązują na naj-

bliższy rok budżetowy i nie mogą w ciągu tego roku budżetowego ulec żadnej zmianie.

§ 15. Zasody i terminy rozrachunku za przewozy poczty w wagonach towarowych określą osobne przepisy uzgodnione przez oba zarządy.

§ 16. Należności przypadające kolejom prywatnym o własnym zarządzie za świadczenie na rzecz poczty, ustala Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu zależnie od warunków koncesji i warunków przewozu poczty na danej kolei. Zasady i terminy rozrachunku za te przewozy ustalają się jak na Polskich Kolejach Państwowych o ile pod tym względem nie istnieją już inne normy prawne.

§ 17. Za zniszczenie lub uszkodzenie przesyłek pocztowych w wagonach i przedziałach pocztowych powstałe z winy ogranów kolejowych odpowiada zarząd kolejowy w wysokości odszkodowania wypłaconego nadawcom przesyłek przez zarząd pocztowy.

Za uszkodzenie lub ubytek paczek w wagonach pocztowych i kolejowych przewożonych pod zamknięciem pocztowem lub celnem zarząd kolejowy odpowiada w równej mierze i w wysokości jak zarząd pocztowy, jeżeli urzędy kolejcwe oddały organom pocztowym wagony te w stanie naruszonym lub z naruszonem zamknięciem, a okoliczności wskazują na uszkodzenie lub kradzież paczek w czasie przewozu koleją.

Do odszkodowania tego dolicza się kwoty wypłacone. przez zarząd pocztowy na rachunek ceł i innych opłat państwowych.

Za uszkodzenie lub zaginięcie worków listowych oddanych organom kolejowym do przewozu, powstałe z winy tych organów zarząd kolejowy odpowiada w tej wysokości, w jakiej zarząd pocztowy według swoich przepisów wypłaci odszkodowanie za zaginione lub brakujące z tej przyczyny przesyłki listowe.

§ 18. Zarząd kolejowy będzie dostarczał zarządowi pocztowemu zarysy rozkładu jazdy w terminie ustanawianym dla nich corocznie. Również o zmianach rozkładu jazdy ważnego dla danego okresu zarząd kolejowy uwiadamiać będzie zarząd pocztowy bezzwłocznie po postanowieniu tych zmian.

Zarząd pocztowy będzie zawiadamiany o konferencjach w sprawie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i stałych pośpieszno-towarowych, celem wzięcia w nich udziału.

Zarząd kolejowy będzie uwzględniał w miarę możności wnioski zarządu pocztowego co do postoju i czasu postoju na poszczególnych stacjach.

§ 19. O powstałych przerwach lub przeszkodach w ruchu kolejowym, które mogą spowodować zmianę planu przewozu poczty oraz o ich usunięciu zarząd kolejowy zawiadamia niezwłocznie zarząd pocztowy.

§ 20. Urzędy stacyjne wyznaczają przed budynkiem stacyjnym dogodne miejsce dla zajazdu i postoju wozów pocztowych.

§ 21. Miejsca i objekty kolejowe, na których mają być umieszczane skrzynki listowe i automaty, ustala zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym. Skrzynki listowe mogą być umieszczane również na wagonach kolejowych w tych pociągach, w których nie kursuje wagon pocztowy. Szczegóły wykonania tego postanowienia pozostawia się osobnemu porozumieniu.

§ 22. Na stacjach kolejowych, w miejscowościach, w których niema urzędów pocztowych, zarząd pocztowy powierza za zgodą i na podstawie porozumienia z zarządem kolejowym personelowi kolejowemu nadzór i opróżnianie skrzynek listowych na tych stacjach umieszczonych oraz oddawanie wyjętych ze skrzynek listowych, przesyłek listowych do wagonów lub przedziałów pocztowych.

§ 23. Zarząd kolejowy będzie zezwalał urzędom stacyjnym na wykonywanie pośrednictwa pocztowego i na objęcie agencyj pocztowych na zasadach postanowień pocztowych o pośrednictwach i agencjach pocztowych, o ile to będzie możliwe bez uszczerbku dla ruchu kolejowego.

§ 24. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia na całym obszarze Rzeczpospolitej Polskiej. Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie zarządzenia i przepisy sprzeczne z tem rozporządzeniem.

Minister Kolei (—) *Tyszka.*

Minister Przemysłu i Handlu (—) *C. Klarner.*

Załącznik Nr. 2.

Ważna za okazaniem legitymacji osobistej.

№.................. Ważna na r....................

LEGITYMACJA

....

jest zajęty w urzędzie pocztowym ....

i uprawniony do wejścia na stację w celu służbowym.

Podpis właściciela:

m. p.

Pieczęć i podpis
Naczelnika urzędu
pocztowego:

Załącznik Nr. 3.

Datownik urzędu wysyłającego.

Wykaz ładunku pocztowego

dla..

Datownik urzędu odbierającego.

<table>
<tr><th rowspan="2">Worki zbiorowe pieniężne</th><th colspan="2">Listowe</th><th rowspan="2">Paczki zwykłe</th><th rowspan="2">Worki paczkowe</th><th colspan="3">Wartościowe paczki</th><th colspan="2">Urząd pocztowy</th><th rowspan="2">Ilość list. kart. wyk.</th><th rowspan="2">Uwagi:</th></tr>
<tr><th>worki</th><th>pakiety</th><th>Sztuk</th><th>Wartość</th><th>№ nadawczy</th><th>nadawczy</th><th>przeznaczenia</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

Załącznik Nr. 4

Datownik urzędu wyjściowego.

Plan wymiany worków pocztowych

na linji .... w pociągu Nr. ....

z .... 192......... r.

wykonanej przez ....

Do wydania na stacji	Dla urzędu pocztowego wzgl. ambulansu	Ilość worków oddanych przez urząd poczt. (ambulans)								Razem	Pokwitowania odbioru ze strony wysłańców pocztowych

Załącznik Nr. 5.

Bez okazania legitymacji osobistej nieważna.

№.................. Wazna na r. ....

L E G I T Y M A C J A

....

pełni służbę w wagonach pocztowych Urzędu poczt ruchomych

w..

Podpis właściciela:

Podpis Naczelnika Urzędu poczt ruchomych i pieczęć:

.... m. p. ....

L. 118/26 r.
Prezydjum Dyrekcji Poczt i Telegrafów
w Wilnie.

Załącznik Nr. 6.

Ważne za okazaniem legitymacji służbowej.

Zaświadczenie.

Okaziciel niniejszego pisma inspektor ambulansowy jest organem inspekcyjnym Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Wilnie.

Wszyscy pracownicy urzędów pocztowych, telegraficznych i telefonicznych i ambulansów pocztowych są obowiązani po myśli instrukcji dla Inspektorów pocztowych, ogłoszonej w Dz. Urz. Min. Poczt i Telegraf. № 8 z 1921 r., która ma tutaj analogiczne zastosowanie zanim zostanie ogłoszona Instrukcja dla Inspektorów ambulansowych, ściśle się stosować do wydanych przez niego zarządzeń i pomagać w jego czynnościach urzędowych.

Inspektorowi ambulansowemu przysługuje po myśli rozporządzenia Ministrów: Kolei, Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r. (Dz. Ust. Rzeczypospolitej Polskiej № 121/1925 r. poz. 870), w czasie podróży inspekcyjnej prawo bezpłatnej jazdy ambulansami pocztowemi.

Prezes Dyrekcji
Poczt i Telegrafuw w Wilnie

Odpis. Załącznik Nr. 7.

Wilno, dnia /VIII-192 r.

Zaświadczenie

Naczelnik Urzędu Pocztowego ....
ma obowiązek dozorowania służby ambulansowej na przestrzeni ....
.... i z powrotem, a zatem na podstawie rozporządzenia Ministrów: Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r., ogłoszonego w Dz. Ust. R. P. № 121 z dn. 7.XII-1925 r. ma prawo wolnego wejścia na peron i bezpłatnego przejazdu w wagonie pocztowym danego ambulansu.

Zaświadczenie niniejsze ważne jest za okazaniem legitymacji urzędowej do końca roku 192 .

Prezes Dyrekcji

21.

Częściowa zmiana przepisów o sprzedaży wody z wodociągów kolejowych.

W tymczasowych przepisach o warunkach korzystania z wody wodociągów kolejowych przez Urzędy Państwowe, przedsiębiorstwa pomocnicze kolejowe oraz instytucje i osoby prywatne, umieszcsonych w Dz. Zarz. № 25 z dnia 17.XI-24 r. pod № 223, poz. 21 i 22 w ich obecnej redakcji odwołuje się i zamienia się treścią następującą:

P. 21. Sumy, otrzymane z detalicznej sprzedaży wody, należy wpłacać co miesięc do kasy stacyjnej na podstawie zleceń, wystawionych przez upoważniony Urząd Wydziału Mechanicznego i zarachowywać stosownie do p. p. 13, 14, 15 i 18 powyższego okólnika № 223.

P. 22. Koszta utrzymania osoby do detalicznego sprzedawania wody zarachowuje się na R. 4 A, § 1, p. 2 budżetu, koszta zas konserwacji urządzeń do sprzedawania wody (budka, wodomierz, rurociąg etc.) zarachowuje się do odpowiednich pozycji budżetu eksploatacyjnego Wydziału Drogowego,—względnie Mechanicznego w myśl zarządzenia MK. № VI/17238/20/24 z dnia 19.XII-24 r.

M. № 26/30030—13.I—927 r.

22.

Ewidencja zestawów kołowych.

W myśl przepisów o nabywaniu i ewidencji materjałów i przedmiotów inwentarjalnych (art. 1, p. 6, art. 4, p. 8 i art. 185 i 186) rachunek ilościowy i pieniężny zestawów kołowych należy do obowiązku Dyrekcj Warszawskiej, natomiast wszystkie inne Dyrekcje ewidencje zestawów kołowych winne prowadzić u siebie tylko w rachunku ilościowym.

Ponieważ sprawa ta dotychczas nie jest uregulowaną, poniżej podaje się wykaz tych urzędów linjowych, które obowiązane są prowadzić ewidencję zestawów kołowych i które to urzędy z dniem 1-go stycznia 1927 r. liczą się podrachunkozdawcami Wydziału Rachunkowego Dyrekcji Warszawskiej.

Podrachunkozdawcy.

1.	Warsztaty Główne w Łapach,	8.	Parowozownia Białystok,
2.	„ „ „ Brześciu II,	9.	„ Grodno,
3.	„ „ „ N.-Wilejce,	10.	„ Brześć 1,
4.	Parowozownia Wilno,	11.	„ Łuniniec,
5.	„ Mołodeczno,	12.	„ Baranowicze,
6.	„ Wołkowysk,	13.	„ Stołpce.
7.	„ Lida,		

Aby przystąpić do prowadzenia ewidencji zestawów kołowych, wyżej wymienione Urzędy linjowe winny przedewszystkiem sporządzić wykaz ilościowy posiadanych zestawów kołowych na dzień 1-go stycznia 1927 r. z podziałem na numera mianownicy Działu XII (№№ 203, 204, 206 i 208) Wykaz ten w 2-ch egzemplarzach należy przesłać bezpośrednio do Wydziału Rachunkowego Działu IV Dyrekcji Warszawskiej w terminie do dnia 15.I—1927 r.

UWAGA: W razie ujawnienia zestawów kołowych w magazynach zasobów, zestawy te winny być niezwłocznie przekazane do odnośnych warsztatów, względnie parowozowni w celu podania ich w miesięcznym wykazie obrotu ilościowego, nie wyłączając Filjalnego Magazynu w Brześciu, który i nowe i stare zestawy kołowe również powinien przekazać do głównych warsztatów w Brześciu, względnie do parowozowni,—nowe w celu uwzględnienia ich w miesięcznym wykazie obrotu przez właściwego podrachunkozdawcę, a stare zestawy kołowe, nie zdatne do użytku, dla rozbiórki ich i przekazania następnie do magazynu poszczególnych zużytych części jako złom zwykły.

Począwszy od 1 stycznia 1927 r. wymienione wyżej Urzędy linjowe, posiadające zestawy kołowe, obowiązane są prowadzić księgę ewidencyjną tych zestawów (druk wzów M № 18), w której ilostan, wykazany na 1-go stychnia 1927 r. winien być zgodny z wykazem, sporządzonym na ten dzień i zaświadczonym przez Wydział Rachunkowy Dyrekcji Warszewskiej.

W księdze tej należy zapisywać w ustalonym porządku, t. j. według №№ mianownicy, wszystkie przychody i rozchody zestawów kołowych na podstawie zaliczeń ilościowych (druk wzór №№ 9 i 9-a).

U W A G A: Wyjątek stanowią jedynie zestawy kołowe otrzymane z rozbiórki taboru, nowozmontowane zestawy we własnych warsztatach, oraz zużyte zestawy kołowe bez wymiany, w których to wypadkach odnośne zapisy w księdze ewidencyjnej uskutecznia się bez żadnych dowodów.

Poczynając od 1-go stycznia 1927 r. wyżej wymienione urzędy linjowe winny na 1-go każdego miesiąca sporządzać w 2-ch egzemplarzach na drukach wróz M № 18 wykazy obrotu ilościowego zestawów kołowych i przesyłać takowe w terminie do dnia 15-go za każdy miesiąc ubiegły pod adresem Wydziału Rachunkowego Działu IV Dyrekcji Warszawskiej.

Wykazy obrotu ilościowego zestawów kołowych bezwarunkowo winny obejmować wszystkie zmiany tak w przychodzie jak i w rozchodzie, dokonane w ciągu miesiąca sprawozdawczego, przyczem do wykazów tych należy dołączyć odnośne dokumenta, a więc faktury i akceptowane pokwitowania od faktur.

W wykazach obrotu należy odróżniać:

I. Przychód rzeczywisty.

a) Otrzymane ilości z zakupów, dostarczono przez firmy prywatne.

b) Otrzymane ilości zestawów z rozbiórki parowozów, tendrów i wagonów.

c) Nowozmontowane zestawy kołowy we własnych warsztatach.

II. Obroty wewnętrzne.

a) Ilości otrzymane od innych Urzędów, ustalonych przez Dyrekcję, jak podrachunkozdawcy, tak również od urzędów innych Dyrekcji.

b) Saldo zestawów, uzgodnione z Dyrekcją Warszawską na miesiąc sprawozdawczy.

I. Rozchody rzeczywiste.

a) zużycie zestawów kołowych bez wymiany.

b) Oddane magazynom zasobowym jako złom.

UWAGA: Do magazynu zasobów należy oddawać jako złom (szmelec) nie całe zestawy kołowe, lecz w postaci składowych ich części. W tym celu niezdatne do użytku zestawy kołowe winny być uprzednio rozebrane w warsztatach i rozsegregowane w/g gatunku materjałów, a następnie oddane do magazynu Zasobów przy dowodach wzór № 9, w/g № 9-a, podając w nich wagę każdego rodzaju części w kilogramach, oraz zaznaczając w treści faktur ilość zestawów kołowych z których pochodzą oddanie do magazynu ich części składowe. Akceptowane przez magazyn zaliczenia służą dla podrachunkozdawcy podstawą dla spisania zestawów kołowych na rozchód w księdze ewidencyjnej (druk M № 18).

II. Obroty wewnętrzne.

a) Ilości wysłane do innych urzędów, ustalonych przez Dyrekcję jako podrachunkozdawcy i do Urzędów innych Dyrekcji.

b) Saldo zestawów na miesiąc następny.

Jednocześnie podaje się następujące wskazówki i wyjaśnienia:

1) Wymianę zestawów kołowych pod parowozami, tendrami i wagonami we własnych warsztatach, kiedy za wydatkowaną pod jednostkę taboru sztukę zestawu otrzymuje się takąż sztukę, wytoczoną z pod taboru do obrotu zaliczać nie należy.

2) Pod zużyciem zestawów kołowych bez wymiany należy rozumieć wypadki podtaczania zestawów kołowych pod wagony, parowozy i tendry, które przedtem zestawów nie posiadały, jak napr. wagony nowozbudowane we własnych warsztatach, lub wagony przybyłe do Dyrekcji bez własnych zestawów, jako to wagony rewindykowane z Rozji bez kół i t. p.

3) O ile zajdą takie wypadki, że z pod tendra zostanie wytoczony zestaw kołowy wagonowy, a wzamian niego będzie podtoczony zestaw tendrowy, to wówczas zestaw wagonowy winien być wykazany w przychodzie rzeczywistym, zaś zestaw tendrowy w rozchodzie rzeczywistym, i odwrotnie, kiedy z pod tendra wytacza się zestaw tendrowy a wzamian niego

podtacza się zestaw wagonowy, wówczas zestaw tendrowy winien być wykazany w przychodzie rzeczywistym, zaś wagonowy—w rozchodzie rzeczywistym.

4) Nowozmontowane zestawy kołowe we własnych warsztatach należy zaliczać do przychodu rzeczywistego, rozebrane zaś zestawy do rozchodu rzeczywistego.

U W A G A: Pod nowozmontowanym zestawem kołowym należy rozumieć, tak zestaw zmontowany z nowej osi i z nowych kół, jak również i zestaw u którego są nasadzone na oś obydwa koła bez względu na to, czy ta oś lub koła były nowe lub nie; pod rozebranym — zestaw, z którego zdjęto obydwa koła.

5) Zestawy kołowe, otrzymywane z innych Dyrekcji, względnie wysyłane poza obręb Dyrekcji Wileńskiej, a więc do miejsc pracy innych Dyrekcji, należy uważać jako przychód, względnie jako rozchód obrotu wewnętrznego.

6) Zestawy kołowe, wysyłane po wytoczeniu z pod wagonu parowozu lub tendra dla naprawy w innych warsztatach, o ile dany objekt z powodu braku takich zestawów w swojej rezerwie stoi podjęty w oczekiwaniu napowrót wysłanego zestawu, do rozchodu obrotu wewnętrznego zapisywać nie należy. Przesyłka takich zestawów kołowych dla naprawy w innych warsztatach, fakturowaniu za pomocą dowodów wzór №№ 9 i 9-a nie podlega, a winne być one oddawane jedynie za pokwitowanrem mającem charakter czasowy.

Natomiast przesyłka dla naprawy w innych warsztatach zestawów kołowych z liczby posiadanych w rezerwie, winna odbywać się przy dowodach wzór 9 lub 9-a, a więc takie zestawy bezwarunkowo należy zapisywać do rozchodu obrotu wewnętrznego.

W końcu zaznacza się, iż saldo na każdego 1-go, podane w wykazach obrotu ilościowego zestawów kołowych, nadsyłanych co miesiąc do Wydziału Rachunkowego Działu IV Dyrekcji Warszawskiej, winno być co do ilości zgodne z wykazami numerycznemi, nadsyłanemi przez MF i MD do Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Wileńskiej (Dział Wagonowy i Parowozowy.

M Nr. 26/30000 4/I 27 r.

23.

Wymiar kosztów administracyjnych.

Ministerstwo Kolei pismem z dn. 30 lipca 1926 r. Nr. VI/10936/21/26 w sprawie doliczania kosztów administracyjnych (generalji) do rachunków za wszelkiego rodzaju czynności i świadczenia, wykonywane przez warsztaty główne i pomocnicze Wydziału Mechanicznego podaje do wiadomości i scisłego stosowania co następuje:

1) Wszelkie zarządzenia o wymiarze kosztów administracyjnych wydane do tej pory tracą ważność od 1 stycznia 1927 roku, będą zaś obowiązywać normy niżej podane.

2) Wyjątek od wskazanego w p. 1 stanowią;

a) świadczenia wykonywane na podstawie umów wewnętrznych i międzynarodowych, w których są przewidziane normy kosztów administracyjnych. Te ostatnie mogłyby być zmienione tylko drogą zmiany umowy (nap. umowy na naprawę taboru osób trzecich przydzielonych do P. K. P., umowy z przepisów R. I. V. i R. I. C. i t. p.)

b) czynności wykonywane przez koleje na rachunek firm na podstawie warunków gwarancyjnych, wynikających z umowy z temi firmami (naprz. umowy na naprawę taboru przez fabryki prywatne); w takich wypadkach obowiązują normy kosztów administracyjnych takie, jakie kolej płaci tym firmom na podstawie umowy, jeżeli zaś w tych umowach normy kosztów administracyjnych nie są wskazane, naprz przy dostawie taboru po cenach stałych, to w takim wypadku obowiązują normy niniejszego zarządzenia;

c) świadczenia dokonywane na podstawie ustaw.

3) Za wszelkie czynności i świadczenia wykonywane przez jedno miejsce służbowe na rachunek drugiego miejsca służbowego, jak również przez jedną Dyrekcję dla drugiej, oraz wykonywanie robót na rachunek kapitału zasobów lub dokonywanych na zasadzie przetargów,

nie dolicza się procentowego dodatku administracyjnego do kosztów własnych.

4) Przy robotach na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża i szkolnictwa (wzgl. Minist. Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego), a także na rachunek instytucyj humanitarnych i dobroczynnych, należy doliczać 75% od robocizny.

5) Przy robotach dla Ministerstwa Spraw Wojskowych, Dyrekcji Poczt i Telegrafów (za wyjątkiem punktu c par. 2), Instytucyj i urzędów Państwowych, a także przedsiębiorstw Państwowych, eksploatowanych bezpośrednio przez Rząd (naprz. Monopol Spirytusowy, Tytoniowy i t. p.), należy doliczać 120% od robocizny.

6) Przy robotach na rzech kolei prywatnych, eksploatowanych przez Państwo na rachunek właścicieli, należy doliczać 80% od robocizny.

7) Przy robotach na rzecz kolei prywatnych, za wyjątkiem wskazanych w par. 6 instytucyj prywatnych samorządowych, komunalnych, oraz rządowych, eksploatowanych przez osoby prywatne, a także na rzecz kolejowych przedsiębiostw pomocniczych (Ajencyi celne, stacje miejskie, drukarnie kolejowe, elektrownie, Oddział transportowy w Gdańsku i inne wyliczone w dziale 2 rozd. II par. 11 poz. 1 do 4 szematu budżetowego P. K. P. należy doliczać 175% od robocizny.

8) Jeżeli wykonano pracę przy użyciu tylko narzędzi bez urządzeń maszynowych i siły mechanicznej, to normy kosztów administracyjnych wskazane w par. 4, 5, 6 i 7 zmniejszają się o 25% t. j. pobiera się 50%, 95%, 55% i 150%.

9) Jeżeli dostarczono tylko siły roboczej, to wzamian norm wskazanych w par. 4, 5, 6 i 7 należy doliczać na koszta administracyjne 20%.

UWAGA: Przy dostarczaniu tylko siły roboczej przez jedną Dyrekcję dla drugiej, żadnych kosztów administracyjnych doliczać nie należy.

10) Przy naładunku, tak ręcznie jak i za pomocą dzwigów, złomu żelaznego (szmelcu) na koszt firm, którym złom został sprzedany, dolicza się 20% od robocizny.

11) Przy odstępowaniu tylko materjałów z własnych zapasów dla

nstytucyj i urzędów wskazanych w par. 4, 5, 6 i 7 jak też i dla pracowników kolejowych na cele budowlane, na podstawie specjalnych zezwoleń Ministerstwa Kolei—dolicza się 15% od własnych kosztów materjałów.

12) Do ceny prądu, gazu i wody (wliczając w to też i cenę przetłaczania i zgęszczenia gazu otrzymanych z elektrowni, gazowni i wodociągów obcych, miejskich lub okręgowych) dolicza się:

a) dla pracowników kolejowych—10% od kosztów własnych, przytem cena prądu, gazu i wody nie może być wyższą od ceny rynkowej danej miejscowości,

b) dla instytucyj i osób postronnych, mających swe miejsce służbowe na terytorjum kolejowem, dla innych Dyrekcji, dla urzędów Państwowych, komunalnych, samorządowych — 15% od kosztów własnych,

c) do cen gazu określonych zgodnie z p. a i b. dolicza się koszty przewozu gazu w cysternach.

13) Za prąd, gaz i wodę wytwarzane w zakładach kolejowych dolicza się:

a) dla pracowników kolejowych—25% od kosztów wytworu, jednakże po cenie nie wyższej od cen rynkowych danej miejscowości,

b) dla instytucyj i osób postronnych, wskazanych pod punk. b. par. 12—30%, jednakże po cenie nie niższej od ceny rynkowej danej miejscowości,

c) za prąd dostarczany z własnych elektrowni dla potrzeb samej kolei dolicza się do kosztów wytwórczych 25%.

W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości przy zastosowaniu powyższego okólnika, podaje się do wiadomości, że doliczanie wyżej omawianych procentowych dodatków administracyjnych do kosztów własnych dotyczy li tylko robót, wykonywanych przez warsztaty główne, pomocnicze Wydziału Mechanicznego i Elektrycznego (punkta od 1—11 włącznie), oraz pobierania opłat za dostarczony i wytwarzany prąd elektryczny i gaz (punkta 12 i 13).

Wyjątek stanowią roboty budowlane łącznie z wszelkiemi robotami przy bocznicach wykonywane dla osób prywatnych, oraz dla instytucyj i urzę-

dów wymienionych w p.p. 4, 5 i 6 do których — w myśl zarządzenia Departamentu Utrzymania i Budowy z dn. 16.X.25 r. Nr. V/8520/16/25 stosownie do p.p. 9 i 11 powyższego okólnika, winne być naliczane koszta administracyjne w wysokości 20% od kosztu robocizny wykonywanych robót i 15% od własnych kosztów materjałów, odstępowanych z własnych zapasów Dyrekcji.

Powyżej wymienione dodatki należy uwzględniać również przy ustalaniu stawek bocznicowych ryczałtowych w granicach wywłaszczenia kolejowego, jak również fakturowaniu kosztów konserwacyjnych dla właścicieli bocznic, t. j. w wypadkach wykonywania robót po za granicami wywłaszczenia kolejowego.

W związku z powyższem odwołuje się okólnik podany w Dzienniku Zarządzeń № 35—poz. 350 1925 r., oraz wszystkie poprzednie zarządzenia w tej sprawie.

Niniejszy okólnik wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1927 r.

F. № V.77 11.I-27 r.

24.

Wypłata zarobku pracownikom stałodziennym pozostającym w delegacji

Ministerstwo Komunikacji rozporządzeniem z dnia 18.X—1926 r. № I.16326/2/26 orzekło, wyjaśniając postanowienia § 9, p. 5 rozporządzeń M. K. z dnia 14.XII—1923 r. o uposażeniu nieetatowych stałych, dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. Zarz. № 3, poz. 20 i 21 z 1924 r.), że normalna dzienna płaca należy się pracownikowi stałodziennemu także w tych wypadkach, gdy czas zajęcia służbowego poza stałą siedzibą służbową razem z podróżą służbową nie dosięga, z przyczyn od pracownika niezależnych, normalnego czasu trwania służby danej kategorji pracowników, określonego współczynnikiem pracy według postanowień Dzien. Rozporządzeń № 23 z 1920 r.

Obowiązkiem pracownika jest w tym wypadku wrócić niezwłocznie po ukończeniu pracy pierwszym nadarzającym się pociągiem do swego

stałego miejsca pracy i, jeśli w tym dniu trwa jeszcze normalna praca, zgłosić się niezwłocznie u swego zwierzchnika służbowego w celu podjęcia pracy i odrobienia brakującego czasu do przepisanej normy pracy.

Praca ta liczona razem z czasem pracy w obcej miejscowości, oraz czasem pobytu w tej miejscowości i czasem podróży (jazdy pociągiem) nie może trwać dłużej niż wynosi normalny czas trwania służby danego pracownika w myśl przepisów o czasie pracy.

Postanowienia niniejszego zarządzenia stosują się także do pracowników czasowodziennych w związku z obowiązującym dla tej kategorji okólnikiem z dnia 6.IX—1922 r. № 36741.

A. № 42/045176—27,I—27 r.

25.

Wypłata dodatku godzinowego dla drużyn konduktorskich.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia rozporządzeniem z dnia 18.XI-26 r. № 1.8220/2/26, że tym członkom drużyn konduktorskich, którzy wskutek rozwiązania na jednej ze stacyj pośrednich całego składu pociągu lub pewnej jego części, okażą się zbędnymi dla danego pociągu i dalszą jazdę do stacji przeznaczenia odbywać będą w charakterze podróżnych celem objęcia służby w innem miejscu, należy się dodatek godzinowy według postanowień § 2, pkt. 4 rozporządzenia M. K. z 3.III—1926 r. (Dz. Zarż. № 4, poz. 56, str. 17 z 1926 r.) a więc zmniejszony o połowę (jazda luzem).

Natomiast jeśli personel, zdędny z przyczyn powyższych, zostanie znowu powołany do pełnienia czynności służbowych, a więc n. p. z powodu powiększenia składu pociągu na jednej ze stacyj następnych, lub do ochrony pociągu podczas postoju pociągu na stacjach, czy też do przetoków, naładunku lub wyładunku z tego pociągu i t. p., powinien on w takim razie otrzymać za cały czas jazdy dodatek godzinowy w pełnym wymiarze według stawek, przewidzianych w § 2, pkt. 1 cytowanego wyżej rozporządzenia z 3.III—1926 r.

A. № 42/1606—28.I—927 r.

26.

Wypłata dodatku ekonomicznego pracownikom stałodziennym i kontraktowym.

Odnośnie do postanowień rozp. M. K. № I.16831/2/26 z dn. 25 IX 1926 r. ogłoszonego w Dz. Zarz. № 17, poz. 246 z 1926 r. w przedmiocie wypłaty dodatku ekonomicznego pracownikom stałodziennym, podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji rozporządzeniem dodatkowem z 18.XII—1926 r. № I.22719/26 wyjaśniło, iż **dodatku ekonomicznego nie należy pracownikowi nieetatowemu potrącać w tych wypadkach, gdy na zasadzie obowiązujących przepisów posiada on prawo do pełnych poborów za czas choroby.**

Sumy niewłaściwie potrącone tytułem dodatku ekonomicznego za czas choroby należy niezwłocznie zwrócić.

A. № 42/065866—14.I—927 r.

27.

Badanie lekarskie pracowników kolejowych.

W uzupełnieniu przepisów badania lekarskiego pracowników kolejowych, ogłoszonych w Dz. Rozp. № 14 z 1921 r., a zmienionych Dz. Zarz. № 4, poz. 41 z 1925 r., podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji rozporządzeniem № 5677/26 z 18.XI—1926 r. wyjaśniło, iż za pracowników „dawnych" w rozumieniu § 6 omawianych przepisów badania lekarskiego, uważać należy tych pracowników, którzy przepracowali conajmniej 5 lat w służbie na P. K. P,

W razie przejścia pracownika z kategorji niższej do wyższej (pod względem wzroku lub słuchu) należy go badać co do wzroku i słuchu jako nowowstępującego.

A. № 42/059599—20.I—27 r.

28.

Ulgi przejazdowe dla pracowników niestałych.

Na skutek zarządzeń Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 kwietnia 1926 r. № I.1130/2/26 i z 15 listopada 1926 r. № I.19989/2/26 podaje się do ogólnej wiadomości, że prawa do ulg przejazdowych na zasadzie istniejących przepisów z Dz. Zarz. № 11 1920 r, narówni z pracownikami nieetatowymi (stałodziennymi—kontraktowymi) nabywają pracownicy kategorji niestałych, a to czasowi i próbni wraz z rodzinami, jedak po nieprzerwanem przesłużeniu pełnych dwóch lat na P. K. P.

Za nieprzerwaną służbę należy uważać taką, która odpowiada zasadom ustalonym zarządzeniem Dyrekcji o odszkodowaniu dla dziennych (Dz. Zarz. № 42/1925 r. poz. 421).

Wszystkie poprzednie zarządzenia Ministerstwa opiewające inaczej, straciły moc obowiązującą i nie będą miały zastosowania, wobec czego okólnik z Dz. Zarz. № 29 z r. 1921, poz. 193 w sprawie ulg przejazdowych dla nieetatowych po 3 miesięcznej przerwie w pełnieniu służby kolejowej znosi się, jak również traci moc obowiązującą odnośny ustęp z Dz. Zarz. № 27/1925 r., poz. 271 na str. 48—49 dotyczący wydawania biletów bezpłatnych dla nieetatowych, którzy nie nabyli praw do ulg przejazdowych.

W związku z tem pracownicy dziennie płatni wraz z rodzinami, których służba kolejowa odpowiadać będzie przytoczonemu na wstępie warunkowi, mogą czynić starania o wydanie im kolejowych dowodów tożsamości osoby na prawo kupowania biletów zniżkowych, oraz w razie potrzeby innych przewidzianych przepisami ulg przejazdowych i nadsyłać do Dyrekcji w myśl wskazówek Dz. Zarz. № 27-1925 r., poz. 271 odpowiednie podania, według ustalonego wzoru serja A. № 34.

Przy zwalnianiu ze służby pracowników dziennie płatnych, należy ostateczne rozrachunki uskuteczniać dopiero po zwróceniu posiadanych przez nich, ewentualnie przez ich członków rodziny dowodów tożsamości osoby.

W razie zaś niemożności odebrania tych dowodów, komunikować o tem Dyrekcji i wskazywać miejsce zamieszkania, wzgl. dokładny adres pracownika.

Przypominając równocześnie okólnik A. № 41/4854 z 16 lipca 1926 r. Dyrekcja zastrzega, że biletów bezpłatnych ważnych bez okazania legitymacji lub ważnych za okazaniem paszportu z fotografą (Dzien. Zarz. № 21-1926 r., poz. 305) ani dla pracowników dziennie płatnych w ich sprawach osobistych, ani dla członków ich rodzin, uprawnionych do ulg przejazdowych, wydawać nie będzie, wobec czego starający się o bilety bezpł. postarać się muszą przedtem lub równocześnie o kolejowe dowody tożsamości osoby lub karty tożsamości osoby z fotografją.

29.

Odznaki starszeństwa na ubiorach służbowych.

Podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji pismem № I.17470/2/26 z dnia 4.1—1927 r. powiadomiło Dyrekcję, że podda w najbliższym czasie rewizji dotychczasowy krój mundurów, odznaki starszeństwa i dystynkcje i wyda w tej sprawie rozporządzenie do wszystkich Dyrekcji.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji powyższem pismem potwierdziło, że do tego czasu winni pracownicy, zaszeregowani do VII, grupy uposażenia nosić odznaki dewnego V-o stopnia służbowego.

30.

Zmiany służbowe za 2-ą połowę grudnia 1926 r.

Awansowanie.

Nazwisko i imię	Dotychczasowe Stanowisko i miejsce pracy	Dotychczasowe Grupa i szczebel	Nowe Stanowisko i miejsce pracy	Nowe Grupa i szczebel	Data zmiany
Wydział F.					
Kowalczyński Jerzy	kierownik Działu	VI-d	Naczelnik Wydziału	V-a	14.XII-26
Wydział Z.					
Andrzejkowicz Stanisław	kontr. referendarz K. P.	VII-a	kontr. p. o. kierownika Działu	VI-a	1,I—27
Wydział W.					
Galicki Bartłomiej	robotnik Janów	XV-a	p. o. zwrotniczego Janów	XIV-a	1,I—27
Myśliwiec Franciszek	stałodz. robotnik na wyszkol. Gonczary	7-a	stałodz. p. o. pom. maszyn. parow. Gonczary	6-a	1,I—27
Włoczewski Jan	stałodz. zawiad. stacji Św. Wola	3-b	stałodz. zawiad stacji Św. Wola	2-a	1,I—27

Degradacja

Nazwisko i imię	Dotychczasowe Stanowisko i miejsce pracy	Dotychczasowe Grupa i szczebel	Nowe Stanowisko i miejsce pracy	Nowe Grupa i szczebel	Data zmiany
Na własną prośbę.					
Wydział Z.					
Bułat Kalikst	zawiadowca filjaln. magazynu I kl. Łuniniec	VII-c	zawiadowca filjan. magazynu II kl. Łuniniec	VIII-c	1,XI—26

Przywrócenie grupy uposażenia.

Nazwisko i imię	Dotychczasowe stanowisko i miejsce pracy	Grupa i szczebel	Nowe stanowisko i miejsce pracy	Grupa i szczeb.	Data zmiany
Wydział W.					
Chrenowski Jan	stróż Orańczyce	XV-b	palacz parowozowni p. o. stróża Orańczyce	XII-b	1,I—24

Przemianowanie i przeniesienie z dotychczasowem uposażeniem

Nazwisko i imię	Dotychczasowe stanowisko i miejsce pracy	Grupa i szczeb.	Nowe stanowisko i miejsce pracy	Grupa i szczeb.	Data zmiany
Ze względów służbowych,					
Wydział R.					
Lachowicz Leon	strażnik kol. Wilno	XIV-b	p. o. zwrotniczego Zahacie	XIV-b	16,XII—26
Jarmoliński Wacław	kierownik post. zwrotniczego Baranowicze	XII-b	kancel. II kl. Stołpce	XII-b	1,XII—26
Lewandowski Adam	kandydat kol. kursów Warszawa	XI-a	kancel. I kl. Białystok	XI-a	27,XI—26
Wydział T.					
Łoś Antoni	kontr. palacz elektrowni Królewszczyzna	XII-a	stałodz. palacz elektrowni Mołodeczno	4-a	1,XII—26
Wydział W.					
Smolicz Mikołaj	p. o. konduktora Wilno	X-b	st. kancel. Baranowicze	X-b	1,I—27

Przemianowanie bez zmiany miejsca pracy.

Nazwisko i imię	Dotychczasowe stanowisko i miejsce pracy	Grupa i szczebel	Nowe stanowisko	Grupa i szczebel	Data zmiany
Ze względów służbowych.					
Wydział R.					
Liśman Stefan	kontr. hamulcowy Brześć C.	XIII-a	prow. hamulcowy	5-a	1,X—26
Małek Franciszek	„	XIII-a	„	5-a	1,X—26
Palecz'k Mikołaj	kontr. kancel. II kl. Brześć II	XII-a	prow. kancel. II kl.	4-a	1.X—26
Wójcik Jan	kancel. II kl. Łuniniec	XII-a	konduktor II kl.	XII-a	1,XII—26
Łyszkiewicz Wiktor	stałodz. kancel. II kl. Sokółka	4-a	stałodz. st. stacyjny	4-a	10.XII—26
Wydział T.					
Lachowicz Antoni	stałodz. ślusarz elekt. Łapy	2-b	stałodz. elektromonter 1 kl.	2-a	1,XII—26
Wydział W.					
Nieciejewski Jan	stałodz. robotnik na wyszkol. Rokitno	4-a	prow. torowy	4-a	1,I—27
HC.					
Jasieński Otton	st. deklarant Turmont	VII-c	kierownik Ajencji Celnej II kl.	VII-c	1,XII—26
Tupalski Bolesław	st. deklarant Stołpce	VII-a	„	VII-c	1,XII—26

Przeniesienie bez zmiany stanowiska i uposażenia

Nazwisko i imię	Stanowisko i dotychczasowe miejsce pracy	Grupa i szczebel	Nowe miejsce pracy	Data zmiany
	Ze względów służbowych.			
Wydział R.				
Goljat Jan-Ksawery	zwrotniczy II kl. Iwacewicze	XIII-a	Domanów	16,XII—26
Piotrowski Walerjan	adjunkt Łuniniec	IX-c	Baranowicze	1,IX—26
Samociuk Władysław	starszy stacyjny Brześć C.	XII-b	Mikaszewicze	1,XII—26
Tumasz Bazyli	zwrotniczy II kl. Podlasek	XIII-c	Białystok	13,[illegible]II—26
Matłoch Szymon	„	XIII-b	Grajewo	12,XII—26
Bałandzin Włodzimierz	„	XIII-c	Krynki	11.XII—26
Kokociński Adam	stałodz. zwrotniczy II kl. Podlasek	5-a	„	11,XII—26
Jankowski Walenty	prow. hamulcowy Wilno	5-a	Wołkowysk	16,XII—26
Adamus Aleksy	p. o. asesora Białystok	VIII-a	Grajewo	4,XI—26
Kisiel Antoni	asystent Strabla	XI-b	Bielsk Podl.	1,XII—26
Monkiewicz Jan	„ Podlasek	XI-a	Białystok	10,XII—26
Hłasko Mikołaj	„	XI-b	Krynki	10,XII—26
Bazarewicz Kazimierz	asystent Rybaki	XI-a	„	13,XII—26
Andrusiewicz Józef	st. pom. zawiad. stac. I kl. Łuniniec	VIII-c	Białystok	1,I—27
Łupiński Stanisław	stałodz. st stacyjny Sokółka	4-a	„	10,XII—26
Hryniewicz Władysław	st. kancel. Grodno	X-b	Centrala	1,I—27
Wydział M.				
Sawicki Edward	pom. maszyn. parowoz. II kl. Wilno	XI-b	Mołodeczno	24,XII—26
Matuszewski Otton	palacz I kl stałych kotłów Białystok	XII-b	Grajewo	11,XII—26
Czerwiński Kazimierz	kancel. II kl. Wilo Ekspedycja	XII-b	Wilno Od-ł	1,XII—26
Małaszko Adam	prow. kancel. I kl. Brześć	3-a	Baranowicze	1,VII—26
Wydział D.				
Pietrulewicz Adam	st. torowy Podbrodzie	XI-b	Bezdany	1.XII—26

Gordziałkowski Adolf	st. referendarz K. P. (p. o. zast. Naczelnika Od-łu) Grodno	VI-c	Wilno	1,I—27
Wydział T.				
Chodziewicz Zygmunt	elektromonter 1 kl. Landwarów	X-b	„	1,XII—26
Wydział H.				
Drewnowski Artur	st. asesor wytwórni biletów	VII-d	Centrala	16.XII—26
Tarłowski Stanisław	st. asesor R.	VII-d	Wytwórnia biletów	16,XII—26
Wydział W.				
Michałowski Edward	stałodz. hamulcowy Błudeń	5-b	Wilno	1,I—27
Kopcik Feliks	prow. kancelista II kl. Baranowicze	4-a	Nowogródek	1,I—27
Chrustowski Antoni	stałodz. zawiad. stacji II kl. Baranowicze	4-c	Lubiaż	15,XII—26

Na własną prośbę

Wydział R.				
Stępień Jerzy	adjunkt Brześć C.	IX-b	Łuniniec	1,XI—26
Tomaszunas Marja	asystent Horodziej	XI-c	Stołpce	1.XII—26
Bartuzi Engenjusz	„ Brześć IV	XI-a	Lusino	16,XII—26
Janczewski Jan	„ Wilno	XI-b	Krzywicze	16,XII—26
Sieroslawski Wincenty	kancel. II kl. Mołodeczno	XII-b	Zahacie	16,XII—26
Braciak Stanisław	hamulcowy Baranowicze	XIII-b	Poznań	22,XII—26
Kisiel vel Kisielewski Bolesław	kancelista II kl. Białystok	XII-c	Sokółka	10,XII—26
Wydział M.				
Madejski Karol	asesor wąskotor. Baranowicze	VIII-c	Brześć	1,XII—26

Zwolnienie ze służby.

Nazwisko i imię	Stanowisko i miejsce pracy	Charakter służbowy	Grupa i szczebel	Data zwolnienia
W myśl orzeczenia Komisji Lekarskiej.				
Wydział R.				
Wilczyński Andrzej	hamulcowy Wilno	etatowy	XIII-c	31,XII—26
Szymon Grzegorz	strażnik kolejowy Mołodeczno	"	XIV-c	31,XII—26
Wydział T.				
Rukawlszników Dymitr	referendarz K P.	"	VII-e	31,XII—26
Giecewicz Wincenty	monter sygnal. II kl. Wilno	"	XI-c	31,XII—26
HC.				
Jackowski Walenty	woźny Stołpce	"	XIV-b	31,XII—26
Z powodu zawarcia związku małżeńskiego.				
Wydział R.				
Wieczorkowska Jadwiga	telefonistka Brześć C.	etatowa	XII-b	31,XII—26
Lubieniecka Lucyna	kancel. II kl. Hajnówka	prowiz.	4-a	31.XII—26
Iwaszkiewiczówna Sabina	starsza stacyjna Królewszczyzna	etatowa	XII-c	31.XII—26
Wobec częściowej reorganizacji Dyrekcji.				
Wydział D.				
Wołk Witold	asesor Grodno	etatowy	VIII-a	30,XI—26

A. № 42/1422—2.I—927 r.

31.

KONKURS

na posadę zawiadowcy Filjalnego Magazynu I kl. w Brześciu.

Warunki dla ubiegających się: VII, względnie VIII gr. uposaż. wykształcenie wyższe lub średnieo, raz dłuższa wszechstronna praktyka kolejowa. Podanie wraz z dokładnym życiorysem, należy nadsyłać do Wydz. Osobowego w terminie do dnia 20 lutego 1927 r.

Poprzednio ogłoszony konkurs okólnikiem z dn. 16.XII 1926 roku № 42/9031, nie dał pożądanych wyników.

A. № 42/1631—29.I—927 r.

32.

OBWIESZCZENIA

Unieważnia się skradzione lub zagubione następujące dokumenty

I.

Dowody tożsamości osoby.

Nr. dowodu	Nazwisko i imię	Stanowisko	Przez kogo wydany
41431	Dzień Janina	córka kancel.	Oddz. Wileński
3762	Sawlewiczówna Marja	telefonistka	"
25487	Skorupko Helena	żona torowego	" Wołkowyski
25464	Jakubska Aniela	żona zaw. odc.	"
9327	Cimoszewski Józef	syn zwrotniczego	"
12266	Myszkiewiczowa Aleksandra	żona str. kol.	" Białostocki
11849	Głygało Marja	żona pom. zaw. st.	"
28542	Szyszko Stanisław	robotnik	"

Nr. dowodu	Nazwisko i imię	Stanowisko	Przez kogo wydany
28544	Szyszko Edward	syn robotnika	Oddz. Białostocki
20767	Krasińska Marja	żona stolarza	„ Brzeski
14356	Dylewska Wiktorja	telegrafistka	„
33321	Ejsymont Aleksander	tokarz	„
15357	Kutzawska Paulina	córka kancel.	„
15617	Biereśniewowa Paulina	żona str. kol.	„
21007	Garbarukowa Nadzieja	żona ślusarza	„
13436	Sieczkowska Bronisława	żona str. kol.	„
42165	Kraszewski Franciszek	ślusarz	„
21578	Kutczyński Konstanty	maszynowy	„
995	Korzeniowska Placyda	żona mostow.	Dyr. Okr. Wil.
6108	Romatowski Stanisław	emeryt	„
24310	Wiercińska Karolina	żona st. magaz.	„
16652	Wereszko Antonina	żona emeryta	„
35876	Chodorowski Antoni	zaw. sekcji warsztat.	„
6112	Zindorf Justyn	emeryt	„

Legitymacje urzędów obcych.

782	Karpińska Zofja	urzęd. poczt.	Dyr. Poczt i Telegr. w Wilnie
146	Żappko Antoni	monter	„
273	Korzeniowska Anna	nauczycielka	Kier. Szkoł. Okr. w Wilnie
275	Lisowska Marja	„	„
3580	Iwanojkówna Anna	„	Kier. Sekc. Okr. w Białymstoku

Nr. dowodu	**Nazwisko i imię**	Stanowisko	Przez kogo wydany
2438	Urbańczykówna Julja	nauczycielka	Kier. Sekc. Okr. w Białymstoku
6977	Szczepaniak Piotr	posterunkowy	Kom. Pol. Państw. w Wilnie
984	Fielber Aleksander	"	"
55	Kryczyński Konstanty	pob. celn.	Dyr. cel. Wilno
66/715068	Widewska Izabela	żona Nacz. Wydz.	Dyr. Budowy

II.

Bilet okresowy kl. II № 71 na okaziciela Dyr. Wil. K. P.

III.

Zaświadczenie № 13305 na przewóz ruchomości b. robotnika Odc. Drog. Sakowicza Kazimierza.

IV.

Bilet № 176270 na przejazd jednorazowy b. robotnika odcinka drogowego Sakowicza Kazimierza.

V.

Przepustki na prawo chodzenia po torach wydane:

Łatwińskiemu Aleks. № 531, przetok. st. Wilno,

Stankiewiczowi Stanisławu № 1655, elektrom. st. Wilno.

Szpakowskiemu Piotrowi № 285, kowalowi.

Malko Dymitrowi № 362, robotnik stałodz.

Powszukowi Jakóbowi № 364, robotnik stałodz.

Surmo Janowi № 579, stróż st. Grodno.

Rybarczykowi Antoniemu № 72, RSP. Olechnowicze.

Kulesza Józefowi № 636, RSP. Grodno.

Kierulowi Wiktorowi № 485, zwrotniczemu.

33.

SPROSTOWANIE.

W Dzienniku Rozporządzeń № 23 z 1920 r. na stronie 8 w wierszu piątym od dołu należy słowo „przewodników“ sprostować na „przodowników“, zaś w wierszu drugim od dołu należy słowo „towarowych“ sprostować na słowo „torowych“.

Prezes Dyrekcji

(—) *inż. J. STASZEWSKI.*